

# 使用済自動車・部品の回収・リサイクル

自動車は約8割がリサイクル可能な製品です。マツダは限りある資源を有効に活用するため、徹底した再資源化と廃棄物削減に取り組み、循環型社会の構築に向けた取り組みを推進しています。自動車のライフサイクル全過程での3R(リデュース・リユース・リサイクル)を軸とした資源循環を重視し、使用済自動車・部品の回収・リサイクルなどの取り組みを促進しています。

## 使用済自動車

### 日本の自動車リサイクル法への取り組み

a b c

日本の自動車リサイクル法に基づき、指定3品目(フロン類、エアバッグ類、ASR※1)を適切に処理するだけでなく、独自の技術や取り組みにより、積極的にリサイクルを行っています。

特にASRについては、日産自動車(株)、三菱自動車(株)など13社で結成した「ART」※2を通じて、法令順守と再資源化を推進しています。

また、販売会社では新車販売時のリサイクル料金の受け取り、使用済自動車の最終所有者からの引き取りと処理業者への引き渡しについても適切に進めています。

リサイクル料金については、2012年導入の新型車より順次料金算出基準の見直しを行い、新料金基準を適用しています。今後も、将来のリサイクル状況を予測しながら、中長期で全体収支のバランスが取れるよう再資源化事業を推し進めていきます。

2012年2月に自動車リサイクル法が改正され、リチウムイオン電池とニッケル水素電池が使用済自動車を解体する時の事前回収物品として指定されました。2012年10月以降に発売した車両に搭載しているリチウムイオン電池は、自動車再資源化協力機構の「LiB共同回収システム」にて、回収を進めています。アクセラハイブリッド(2013年11月発売)に搭載しているニッケル水素電池については、マツダ独自に回収を行っています。

また、減速エネルギー回生システム「i-ELOOP」用のキャパシターは、事前回収物品に指定されていませんが、関連事業者に安全にリサイクルしていただくため、車両エンジンルーム内へのコーションラベルの貼り付けや、廃棄時の作業要領のホームページ掲載などの対応を行うことで、適正処理を推進しています。

リサイクル法に関する取り組み参照ホームページ(日本語のみ)  
<https://www.mazda.com/ja/csr/recycle/>

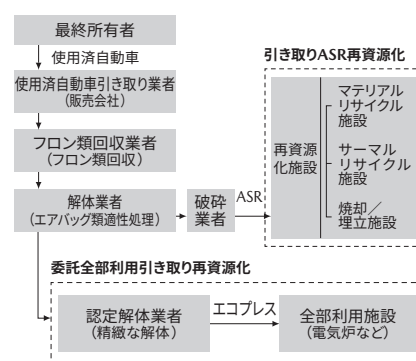
### ASRと自動車リサイクル法

廃棄自動車は、約80%の有用金属と残り約20%の樹脂類などを含んだ自動車破砕残さ(ASR)で構成されています。

有用金属は、解体事業者、破砕事業者、製鋼会社など、金属リサイクル関連事業者の連携でリサイクルされています。一方、ASRは、従来は主に埋め立て処分されていましたが、最終処分場の逼迫に伴う処分費用の高騰、鉄スクラップ価格の低迷などの理由により、使用済自動車の不法投棄リスクが拡大していることを受けて、ASRなどを対象とした自動車リサイクル法が施行されました(2005年1月)。

この法律の施行により、ASR、地球温暖化やオゾン層破壊につながるフロン類、処理に専門的な知識が必要なエアバッグ類のリサイクルを自動車の最終所有者が預託する自動車リサイクル料金を使って自動車メーカーの責任で実施するようになりました。

### a 使用済自動車リサイクルプロセス



### b 2019年度の再資源化(リサイクル)

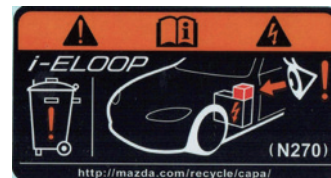
フロン類引き取り台数	133,798台	
エアバッグ類引き取り台数	131,975台	
ASR総引き取り台数	150,235台	
再資源化率	エアバッグ類	94.5%
	ASR	95.9%
リサイクル実効率*	99%超	
払渡しを受けた預託金総額	1,759,696,038円	
再資源化などに要した費用の総額	1,583,175,933円	

(マツダにて別途要した費用を含む。)

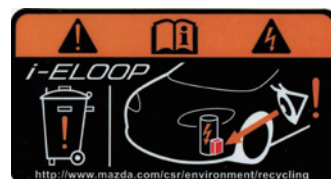
\* 使用済自動車のリサイクル率のことであり、解体・シュレッダー工程で再資源化された比率約83%('03/5合同審議会資料より引用)に、残りのASR率17%とASRリサイクル率95.9%を乗算したものを加算して算出する。

### c 「i-ELOOP」用キャパシターコーションラベル

【ロードスター(MX-5)用】



【ロードスター(MX-5)を除くモデル用】



※1 自動車破砕残さ(ASR:Automobile shredder residue)

※2 自動車破砕残さリサイクル促進チーム(ART:Automobile shredder residue Recycling promotion Team)

## 海外でのリサイクル推進

海外では各国・各地域の法律に基づいて、各国・各地域のディストリビューターが中心となって、使用済自動車のリサイクルを推進しています。今後、法律の導入が計画されている国々についても、各国のディストリビューターと共に対処準備を進めています。

また、i-ELOOPを搭載したモデルが導入された各国でキャパシター搭載車両が適正に廃棄処理できるよう、国内仕様と同様に、車両へのコーションラベルの貼り付けとホームページへの8カ国語のマニュアルを掲載することで、関連事業者に適正処理情報を提供しています。

### 欧州

マツダモーターヨーロッパがEU指令に基づき、新型車導入時に合わせリサイクル事業者へ解体マニュアルを提供するとともに、最終所有者から無償で引き取る回収ネットワークを各国のディストリビューターと連携し、構築しています。

### 中国

2015年1月に法律が施行され、現地の製造会社が主体となって、環境負荷物質の管理や解体マニュアルの整備を実施しています。

キャパシターの処理マニュアル参照ホームページ

<https://www.mazda.com/en/csr/environment/recycle/capacitor/>

## 使用済部品

### 使用済部品の回収・リサイクルの推進（国内）

自動車の修理時に交換された市場損傷バンパーを回収し、新車用バンパーなどの樹脂材料として利用するリサイクルに継続して取り組んでいます。

- 市場損傷バンパーリサイクル：自動車の修理時に取り外されたバンパーを国内の販売店から回収し、樹脂部品（新車バンパー、アンダーカバーなど）にリサイクルしています。

2019年度は、57,126本を回収し、再生材として活用しました。

d

d キャパシターの処理マニュアル

